



Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

VO/2024/153 öffentlich <i>FB 5 Regionalentwicklung und Bauen</i>	Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 26.04.2024 Ansprechpartner/in: Bearbeiter/in: Malte Nevermann

Datum	Gremium (Zuständigkeit)	Ö / N
22.05.2024	Regionalentwicklungsausschuss (Kenntnisnahme)	Ö

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Ausgangssituation:

Der landesweit geltende Schleswig-Holstein-Tarif (SH-Tarif) gilt seit dem 01.04.2005 in Bus und Bahn. In einem umfangreichen Prozess wurde eine Strategie entwickelt, wie der heutige SH-Tarif weiterentwickelt werden kann. Der neue SH-Tarif soll damit auf neu hinzugekommene Anforderungen (Digitalisierung, Multi- und Intermodalität, Deutschlandticket, heutige Kundenbedürfnisse) eingehen, aber auch die zahlreichen politischen Wünsche und Beschlüsse aus den Kreisen und kreisfreien Städten aufgreifen.

Der Tarifentwicklungsplan (TEP) zeigt ein Zielbild und eine Vision für die zukünftige Tarifentwicklung auf. Er enthält Maßnahmen und Leitlinien, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Der TEP legt somit das zukünftige Produktsortiment und die zukünftige grundlegende Preisstruktur fest. Er ist hingegen kein Finanzierungsinstrument, daher werden mit ihm keine Preise oder Preisniveaus festgelegt.

Die inhaltliche Arbeit an der Tarifstrategie ist nun abgeschlossen. Der formelle Abschluss des TEP auf fachlicher Ebene soll am 16.05.2024 erfolgen. Es handelt sich dabei um die fachliche Anerkennung des TEP. Dieser bildet dann die Grundlage für zukünftige Tarifmaßnahmen. Diese werden dann anschließend auf Grund der sich ggf. ergebenden finanziellen Auswirkungen als eigenständige Beschlussvorlagen der Politik zur Entscheidung vorgelegt.

Die weitere konkrete Umsetzung der inhaltlichen Vorschläge des TEP ist von

Detailfragen geprägt, bei der lokale Belange sowie praktische Probleme in Einklang mit der Zielsetzung des TEP gebracht werden müssen. Weiterhin ist die Umsetzung maßgeblich von der Finanzierung und dem politischen Willen abhängig. Zum Erreichen der Ziele des TEP wird eine Kompromissbereitschaft notwendig sein. Fachlich wird der TEP von Seiten der Verwaltung als geeigneter Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele im ÖPNV anerkannt.

Der Tarifentwicklungsplan:

Mit der Erarbeitung des TEP wurde im Oktober 2021 begonnen. Ziel des TEP ist es, eine gemeinsame Tarifentwicklungsstrategie zu entwickeln, die für alle beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verbindlich sein soll.

Der Prozess startete mit einer Bestandsaufnahme und Analyse, bis aufgrund weltpolitischer Ereignisse in 2022 der politische Beschluss gefasst wurde, mit dem deutschlandweit gültigen 9- Euro-Ticket ein zeitlich befristetes Angebot zur Entlastung der Pendler*innen zu schaffen. Das Angebot wurde so gut angenommen, dass die Forderung nach einer Fortführung lauter wurde. Mit der Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 wurde diese Forderung umgesetzt.

Hierdurch änderte sich die Zielrichtung des TEP grundlegend. Der TEP sieht nun einen Landestarif vor, der zu diesem neuen Rahmen passt bzw. diesen passend ergänzt. Gleichzeitig wurde der Rahmen aber auch so gestaltet, dass ein neuer Landestarif auch ohne Deutschlandticket fortbestehen kann. Die entwickelten Maßnahmen basieren maßgeblich auf den Anforderungen eines einfachen und verständlichen sowie eines nachfragesteigernden Tarifes.

Ein erster Teil schlägt daher auf Schleswig-Holstein begrenzte Ergänzungen zum Deutschlandticket vor. Dabei handelt es sich um ein Zusatzticket für die 1. Klasse sowie um ein Zusatzticket für die Mitnahme weiterer Personen. Diese Zusatztickets sollen spezifische Bedürfnisse der Fahrgäste bedienen und deren dafür bestehende Zahlungsbereitschaft nutzen. Des Weiteren verfolgt der TEP ein einfaches und attraktives Tarifgefüge mit einem kompakten Sortiment für den künftigen SH-Tarif in der neuen Realität mit dem D-Ticket. Der künftige SH-Tarif soll gerade von Menschen, die nur selten den ÖPNV nutzen, nicht (z.B. aufgrund seiner Komplexität) als Barriere empfunden werden.

Das Herzstück des neuen SH-Tarifes soll ein wesentlich einfacheres Preisstufenmodell mit nur noch drei (Lokal-Umland-Verbund) statt bisher >70 Preisstufen werden. Der TEP bezeichnet dieses neue Tarifsystem als „Umlandmodell“. Das Umlandmodell vereinfacht den Tarif aus Sicht der Fahrgäste erheblich und ermöglicht so eine deutlich stärkere Tarifkommunikation. Für alle Gemeinden gibt es eine Lokalpreisstufe und eine Umlandpreisstufe, darüber hinaus fährt man immer im Gesamtnetz (Land SH sowie Hamburg in den Ringen AB). Eine Feinkonzeption für das Umland ist noch ausstehend. Die Finanzierung des ÖPNV obliegt dabei dem jeweiligen ÖPNV Aufgabenträger. Eine einheitliche Lokalpreisstufe, sowohl im Preis als auch in der Wirkung, muss daher zwischen allen Betroffenen abgestimmt und ausfinanziert werden.

Beteiligung:

Für die Grundausrichtung des TEP wurde eine gezielte Marktforschung durchgeführt. Für die weitere Erarbeitung des TEP wurde eine breite Beteiligung im Rahmen der Gremienstruktur sichergestellt. Für die grundsätzlichen Anforderungen (Lieferung

von Input) und zu wichtigen Meilensteinen wurde zu Fachforen eingeladen, in denen politische Akteure, Interessensverbände, das Land Schleswig-Holstein, die Nah.SH, die NSH sowie die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen eingeladen waren. Die Diskussion und Erarbeitung von Maßnahmen wurde weiterhin in Arbeitskreisen (Kern-Arbeitsgremium) durchgeführt, in denen das Land SH, die Nah.SH, die NSH, die Unternehmen „civity“ und „boy“ sowie jeweils 5 Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger beteiligt waren. Die weiteren Entscheidungsprozesse bis zur jetzigen Gestalt des TEP wurden in der Lenkungsgruppe getroffen, welche aus Vertreter*innen der Nah.SH, NSH, der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie aus „civity“ und „boy“ besteht. Diese gleicht zum Großteil der Tarifkommission des SH-Tarifes.

Relevanz für den Klimaschutz

Der TEP verfolgt das Ziel, die tariflichen Nutzungsbarrieren des ÖPNV maßgeblich zu verringern und die Nachfrage zu steigern. Er zeigt somit Maßnahmen auf, die zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führen können und somit den ÖPNV-Anteil am Modal-Split sowohl auf lokaler, als auch auf landesweiter Ebene erhöhen können.

Finanzielle Auswirkungen

Der Abschluss des TEP hat zunächst keine finanziellen Auswirkungen, da es sich um die fachliche Anerkennung zur Fortführung des Prozesses handelt. Eine Festlegung von neuen Preisniveaus oder anderen finanzwirksamen Entscheidungen zu Maßnahmen des TEP erfolgt erst in der anschließenden Umsetzungsphase nach politischem Beschluss.

Anlage/n:

1	Tarifentwicklungsplan - Ergebnisbroschüre
---	---

Der Tarifentwicklungsplan



Einfach für alle

Der neue ÖPNV-Tarif für Schleswig-Holstein



NAH.SH
Der Nahverkehr

Inhalt

01

Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen ...

04-07

Ausgangssituation, Zielgruppen & unsere Vision

02

Der Weg zum Ziel

08-13
Prozess und Beteiligte & unser Tarifentwicklungsprozess

03

Der neue Tarif: Einfach für alle

14-21

Unser SH-Tarif im Überblick: für Gelegenheitstouren & Vielfahrer*innen

04

Was machen andere und so geht es weiter

22-24

Rundumblick & Ausblick

Vorwort

Der Nahverkehr ist ein entscheidendes Instrument, um die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein voranzutreiben.

Mit dem 2021 angestoßenen **Tarifentwicklungsplan, kurz TEP**, haben wir – die Kreise, kreisfreien Städte, das Land, die Verkehrsunternehmen, NSH und NAH.SH – eine neue Tarifsystematik erarbeitet. Er legt die Ziele für die zukünftige Tarifentwicklung, das dazugehörige Produktsortiment und die Preisstruktur fest. Der gemeinsam entwickelte künftige „SH-Tarif“ ist bereits an die neue Nahverkehrsnormalität mit dem im Mai 2023 eingeführten Deutschlandticket angepasst.

Denn: Die aktuelle Tarifstruktur ist zwar auch im bundesweiten Vergleich weiterhin gut, passt jedoch nicht mehr zu den aktuellen Herausforderungen. Indem wir Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger von Beginn an an einen Tisch geholt haben, haben wir noch enger zusammengearbeitet. Dabei haben wir auch Akteure außerhalb des ÖPNV früh in den Prozess eingebunden. Eine gute Basis, um auch kommende Herausforderungen auf Augenhöhe, mit gebündelter Arbeitskraft und großer Transparenz zu bewältigen.

Ausgangssituation, Prozess und Ergebnis stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vor.

Ihr Nahverkehr in Schleswig-Holstein

Grußworte



Dr. Arne Beck
Geschäftsführer
NAH.SH

„ Mit dem TEP ist Schleswig-Holstein erneut Vorreiter in Deutschland. Der echte Norden bekommt als erstes Flächenland einen echt einfachen Landestarif und ebnet so den Weg zur besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Land, Kreise, kreisfreie Städte, Verbände und Verkehrsunternehmen können auf diesen entscheidenden Baustein für die Mobilitätswende.sh mehr als stolz sein!“

Arne Beck



Friedrich Scheffer
Stellvertretender
Aufsichtsratsvorsitzender der NSH
Nahverkehr
Schleswig-Holstein GmbH

„ Uns war zum Projektaufsatz klar, dass wir unseren SH-Tarif weiterentwickeln mussten. Die Einführung von 9-Euro- und Deutschlandticket haben das Team und den Lenkungskreis bewegt, die bis dahin entwickelten Ansätze über Bord zu werfen und vor dem Hintergrund der disruptiven Entwicklung in der Tariflandschaft noch mal neu zu denken. Klarer, einfacher, radikaler. Was jetzt als fachliches Ergebnis herausgekommen ist, hält diesem Maßstab in jeden Hinsicht stand. Ich bedanke mich bei allen, die daran mitgearbeitet haben, auch mal eine Extrameile gegangen sind und herkömmliche Überzeugungen in der Vergangenheit zurückgelassen haben. Aufbruch!“

F. Scheffer



Stefan Barkleit
Vorstandsvorsitzender Pro Bahn
SH/HH

„ Aus Sicht der Fahrgäste entscheidet der Tarif darüber, ob eine Reise einfach, komfortabel oder überhaupt möglich ist. Dass es bis 2022 gebraucht hat (20 Jahre!) den SH-Tarif auf das ganze Land auszudehnen, zeigt aber auch die Herausforderungen. An dieser Stelle nicht stehenzubleiben, sondern einen radikalen Neuanfang zu machen, ist ein bemerkenswerter Verdienst des TEP. Wir konnten uns davon überzeugen, dass der Kundenblick maßgeblich beim Entwurf war und freuen uns auf das Ergebnis.“

Stefan Barkleit

„ Der Lenkungskreis zum vorliegenden Tarifentwicklungsplan tagte erstmals vor etwas mehr als zwei Jahren. Das Ergebnis stellt eine 'Entbürokratisierung' der Tariflandschaft in Schleswig-Holstein dar. SH-Tarif und hvv-Tarif werden sich in Zukunft in ihrer Anwendbarkeit kaum noch unterscheiden und so wird es den Fahrgästen im ÖPNV ein-fach gemacht, die für sie passende Fahrkarte zu finden. Für die Umsetzung dieses hier erarbeiteten Konzeptes werden das Land, die Kreise und die kreisfreien Städte weiterhin engagiert und auf Augenhöhe zusammen arbeiten. Ich freue mich auf die Zukunft!
Ihr Tobias von der Heide“



Tobias von der Heide
Staatssekretär
im Ministerium
für Wirtschaft,
Verkehr, Arbeit,
Technologie und
Tourismus des
Landes Schleswig-Holstein

Tobias von der Heide

„ Als wir 2021 mit dem TEP angefangen haben, war der SH-Tarif für mich ein unübersichtliches Tarifmonster: Für die Fahrt von Lübeck nach Kiel hat die Fahrplanauskunft über 100 verschiedene Preise ausgespuckt! Das werden wir ändern: Einfach, übersichtlich und verständlich. SO macht der ÖPNV bereits am Fahrkartenautomaten Spaß!“



Oliver Bahr
Stellvertretender
Sprecher des
Verbandsausschusses

Oliver Bahr

01 Warum wir einen neuen Tarif im Nahverkehr brauchen ...

Ein Pionier der ersten Stunde

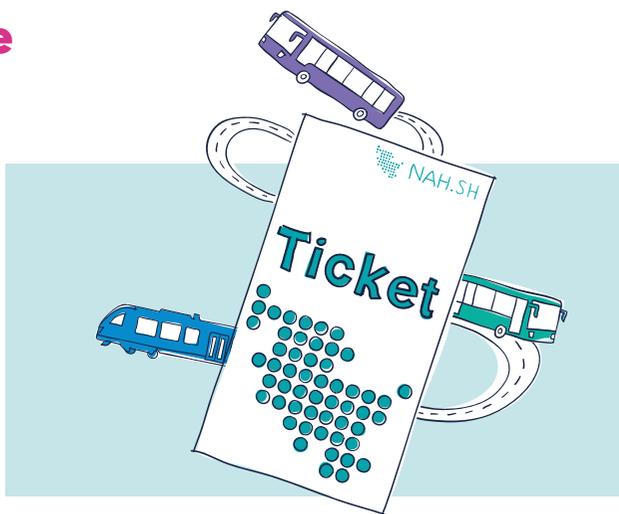
Die Ausgangssituation

Als der **SH-Tarif** (Schleswig-Holstein-Tarif) vor über 20 Jahren eingeführt wurde, war das eine **Pionierleistung**: Schleswig-Holstein war damals das erste Bundesland, in dem es einen einheitlichen Tarif für Bahn, Bus und Fähre gab, der nicht nur landesweit, sondern auch im gesamten Verbundraum bis einschließlich Hamburg gültig ist. Leistungsgerecht sollte der Tarif sein, das heißt: unterschiedliche Preise für unterschiedliche Fahrtlängen und unterschiedliche Angebote für verschiedene Nutzungsanlässe. In der Folge haben wir bis heute viele verschiedene Tickets - sowohl im sogenannten Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, als auch bei den Zeitkarten, d. h. den Monats- und Abfahrkarten.

Bis heute stehen wir mit unserem Tarif deutschlandweit gut da, dennoch haben sich die **Anforderungen** der Kund*innen und auch der Öffentlichen Hand, die den Nah-

verkehr finanziert, **geändert**. Mit dem Deutschlandticket haben wir ein neues Flatrate-Ticket, zu dem die sehr ausdifferenzierten Angebote in Schleswig-Holstein nicht mehr passen. Das haben auch unsere projektbegleitenden Analysen und Marktforschungsstudien gezeigt. Die Ticket-Vielfalt verunsichert viele Kund*innen. Außerdem passt der aktuelle Tarif nicht mehr optimal zum Deutschlandticket und dem **Wunsch nach Vereinfachung**.

Heute wollen wir möglichst viele Menschen für möglichst viele Wege zum Umstieg auf den Nahverkehr bewegen - unser Weg, um die **Mobilitätswende in Schleswig-Holstein** in Schwung zu bringen. Schon jetzt steht fest: Mit dem Tarifentwicklungsplan übernimmt Schleswig-Holstein erneut eine Pionierrolle.



Ich wünsch mir was ...

Anregungen und Ideen von Prozessbeteiligten

„Es sollte in diesem Tarif nicht um Zuständigkeiten, regionale Abgrenzung und Kreisgrenzen gehen. Das Mobilitätsbedürfnis des Kunden in den Vordergrund zu stellen, das fände ich große Klasse.“

„Fahrkartenkauf muss leichter sein als Tanken!“

„Die Nahverkehrsnutzung und die Bezahlung müssen so einfach sein, dass man nicht darüber nachdenkt. Sondern es einfach macht. Wie beim Auto.“

„Wir sollten die Tarife nicht mit den Problemen von heute, sondern von den Herausforderungen von morgen her betrachten.“

„Wichtig wäre, dass in den Übergangsgebieten von einem Tarif in den anderen die Tarife weiter einfach bleiben. Auch wenn das dann vielleicht außerhalb des Schleswig-Holstein-Tarifs liegt.“

„Man soll einsteigen und losfahren können, ohne viel überlegen zu müssen, auch über regionale Grenzen hinaus.“

Wer fährt mit?

Die Zielgruppen



Unsere Kund*innenanalysen und gezielten Marktforschungsstudien zeigen: In Bahn und Bus sitzt die überzeugte Vielfahrerin neben dem eher autoaffinen Wenig-Nutzer. Das Kind auf dem Weg zur Schule neben der Seniorin auf dem Weg zum Arzt. Der Jugendliche mit dem Traum vom eigenen Auto neben der umweltbewussten Familie. Und dann sind da noch leere Plätze, denn einige sind noch nie eingestiegen. Aber jede*r einzelne zählt, wenn es darum geht, gemeinsam die Mobilitätswende zu schaffen.

Für die meisten **Vielfahrer*innen** haben wir mit dem Deutschlandticket bereits das beste mögliche Abo-Modell an Bord. Dieses Angebot ist noch während unserer Arbeit am TEP zugestiegen, so dass wir unseren Prozess rechtzeitig auf diese neue Realität im Nahverkehr angepasst haben.

Im Bartarif, also bei den Einzel- und Tageskarten, nehmen wir die **Gelegenheitsnutzer*innen** in den Blick. Die möchten wir von der umweltfreundlichen Mobilität mit Bahn und Bus noch mehr überzeugen. Begeistern wollen wir am Ende alle. **Das geht am einfachsten, wenn es einfach geht.**



Einfach und gut Die Vision

Im TEP haben wir eine gemeinsame Vision für den neuen SH-Tarif entwickelt. In diese Vision sind nicht nur die Vorstellungen der am Prozess beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eingeflossen. Sie ist auch Ergebnis umfangreicher Analysen der Bedürfnisse und Wünsche aktueller und neuer Nutzer*innen. Dazu haben wir unsere Arbeitsergebnisse im Laufe des TEP immer wieder mit den Schleswig-Holsteiner*innen abgestimmt, indem wir sie zu einzelnen Themen befragt haben.

Und das ist unser Ziel: Die neue Tariflandschaft ist übersichtlich. Heutige und neue Nutzer*innen erkennen schnell, welches Angebot genau das richtige ist. Auch Verantwortliche für den Nahverkehr behalten mit dem neuen SH-Tarif jederzeit den Überblick. Zudem bietet unser neuer SH-Tarif Gestaltungsmöglichkeiten für zukünftige Veränderungen im Mobilitätsbereich und ist nicht nur heute, sondern auch morgen und übermorgen der passende Treibstoff für die Mobilitätswende.

Der Weg zum Ziel

Zusammenarbeit auf Augenhöhe

Prozess und Beteiligte

Der TEP war von Beginn an ein Prozess mit vielen Beteiligten. Einige von ihnen kommen hier stellvertretend zu Wort. Eine Gesprächsrunde mit **Wiebke Bonow (Stadt Kiel)**, **Clara Döge (NAH.SH)**, **Elke Schuh (Stadtwerke Lübeck mobil)**, **Malte Kock (NSH)** und **Claudius Mozer (SVG Südwestholstein)**.

Mit welchen Zielen und Hoffnungen sind Sie in den Prozess gestartet?

Wiebke Bonow Der aktuelle Tarif ist mit seiner Sortimentsvielfalt sehr unübersichtlich. Außerdem hat die Marktforschung gezeigt, dass der SH-Tarif selbst nach 20 Jahren noch nicht so bekannt war, wie wir es uns gewünscht haben. Beides wollten wir ändern.

Malte Kock Der aktuelle Tarif ist wie eine ausgefranzte Kugel - alle haben irgendwo etwas drangebastelt, einzelne Wünsche mussten berücksichtigt werden. Das hat uns in der Umsetzung von einzelnen Tarifmaßnahmen stark herausgefordert und hohen Druck von Seiten der Politik ausgelöst. Meine Hoffnung war es, unseren Tarif mit dem TEP runder zu machen, sodass die Kugel wieder gleichmäßig rollt.

Clara Döge Es gab viele unterschiedliche politische Beschlüsse in den Kreisen und Städten mit dem gleichen Kern. Diese zusammenzuführen, dabei aber die unterschiedlichen Wünsche zu berücksichtigen, war unser Ziel. Ebenso auch über die politische Ebene hinaus möglichst viele am Prozess zu beteiligen.



„Wenn wir wollen, dass die Menschen **den SH-Tarif besser verstehen**, muss er **einfach sein.**“

Elke Schuh

Was war bei dem aktuellen Prozess anders als bei vorangegangenen Tarifentwicklungsschritten?

Clara Döge Das Thema Tarif ist in den vergangenen Jahren immer politischer geworden. Die Politik ist zum aktiven Akteur geworden, die deshalb auch im TEP stärker eingebunden wurde. Darüber hinaus haben wir auch eine Agentur dazu geholt, die uns in der Kommunikation unterstützt.



Elke Schuh Uns war schnell klar: Wenn wir wollen, dass die Menschen den SH-Tarif besser verstehen, sollte er einfach sein. Auch in seiner Erklärung. Unsere Hoffnung war daher immer, dass wir einen Tarif erarbeiten, der stabil ist, eine lange Haltbarkeit hat und einheitlich ist.

Claudius Mozer Die Wünsche waren groß. Die Erwartungen allein vor dem Hintergrund meiner Erfahrungen aus den vergangenen Jahren eher klein - viel kleiner als das Ergebnis, das wir jetzt erreicht haben!

Malte Kock Mit den Diskussionen um die Mobilitätswende wurde das Thema Nahverkehr in der Öffentlichkeit viel stärker wahrgenommen. Die Erwartungshaltung, dass mehr Menschen auf den Nahverkehr umsteigen, ist hoch. Schnell waren sich alle einig: Der neue Tarif sollte nicht nur einfach und verständlich sein, sondern auch die Nachfrage steigern. Vorher hatten noch andere Kriterien an erster Stelle gestanden.

Die Beteiligten der Gesprächsrunde

Wiebke Bonow

Abteilungsleiterin ÖPNV-Projekte/Aufgabenträger bei der Stadt Kiel

Clara Döge

Referentin für Tarifstrategie und Projektleitung TEP

Malte Kock

Prokurist, NSH

Claudius Mozer

Leiter der Stabsstelle Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Mobilität und Energie im Team SVG Südwestholstein, ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft der Kreise Dithmarschen, Pinneberg und Segeberg

Elke Schuh

Sachbearbeiterin Vertrieb, Stadtwerke Lübeck Mobil GmbH



Claudius Mozer

„Durch den **TEP** arbeiten **NAH.SH** und **hvv** noch **stärker gemeinsam** daran, die jeweiligen Reformbestrebungen **besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.**“

Claudius Mozer

Wiebke Bonow Besonders war sicher auch die Coronazeit, weil wir uns in wichtigen Arbeitsphasen nur online treffen konnten. Durch das 9-Euro- und das Deutschlandticket waren plötzlich die Rahmenbedingungen ganz neue. Im Nachhinein waren das aber gute Impulse, die dafür gesorgt haben, den Nahverkehr noch einmal viel freier zu denken.

Was waren die Meilensteine des Projektes?

Elke Schuh Die Entwicklung einer gemeinsamen Vision war für mich schon ein erster Meilenstein. Wir haben schnell festgestellt: Wir wollen alle einen Teil zur Mobilitätswende beitragen.

Clara Döge Wir haben den Prozess ja immer wieder von Marktforschung begleiten lassen. Als wir dann das erste Mal an den Ergebnissen gesehen haben, dass ein radikal einfacher Tarif positiv aufgenommen wird, war das eine super Zustimmung.

Wiebke Bonow Grundlegend war auch der Schritt weg vom Relativstarif.

Claudius Mozer Das Deutschlandticket war dann noch ein echter Turbo. Seine Integration ist ein wesentlicher Meilenstein für den neuen SH-Tarif. Wir haben das einfache und attraktive Prinzip des Deutschlandtickets auf den Einzelkartenbereich übertragen.

Was hat der TEP - neben dem neuen Tarif - erreicht?

Elke Schuh Die breite Beteiligung und die intensive Kommunikation haben zu mehr Verständnis unter den Akteur*innen geführt. Vorher war nicht immer allen bekannt, wer welche Zuständigkeit hat und welche Entscheidungen trifft. Durch den umfangreichen Prozess und die vielen Informationsveranstaltungen im Land haben wir mit dem TEP grundlegende Aufklärungsarbeit geleistet. Landesweit, aber auch untereinander.

Claudius Mozer Durch den TEP arbeiten NAH.SH und hvv noch stärker gemeinsam daran, die jeweiligen Reformbestrebungen besser zu harmonisieren und zu synchronisieren.



Wiebke Bonow



Malte Kock

Warum hat der TEP so lange gebraucht? Diese Frage haben Sie sicher öfter gehört.

Clara Döge Das liegt sicher auch am breiten Beteiligungsprozess, den wir neben den Politiker*innen auch auf zivilgesellschaftliche Akteur*innen aus z. B. Umweltschutz und Tourismus erweitert haben. Aber diese zusätzliche Zeit haben wir uns ganz bewusst genommen. So konnten wir viele Bedürfnisse und Hinweise auch für die Umsetzungsphase aufnehmen. Hier werden wir dann Zeit einsparen. Corona und das Deutschlandticket haben den Prozess ebenso verlängert. Wir mussten vieles neu berechnen.

Nicht zuletzt mussten die durch die Landtagswahl 2022 neu hinzugekommenen Akteur*innen aus der Politik ins Thema eingebunden werden.

Auch fachlich gab es gute Gründe: Wenn man den Tarif einfacher macht, wird es zwar für einige günstiger, für andere aber teurer. Wir mussten ein gutes Gleichgewicht und gute Alternativen finden - das braucht Zeit.

Malte Kock Dann kommt noch dazu, dass Schleswig-Holstein im Vergleich mit anderen Bundeslän-

„Wir haben mit dem **TEP** ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich **den ganzen Werkzeugkasten** neu zusammengestellt.“

Malte Kock

dern eine ganz besondere Struktur hat. Wir haben nicht ein Zentrum in der Mitte. Wir haben mit Hamburg eine große Stadt im Süden, die sich in den Norden ausbreitet, zwei Meere und im Norden die Grenze zu Dänemark. Wir haben Städte, urbane und eher ländliche Kreise. Solche Verkehrsräume gibt es sehr selten in Deutschland.

Was wünschen Sie sich für die Umsetzung?

Malte Kock Ich wünsche mir, dass die Umsetzung vor allem geordnet erfolgt. Wir haben mit dem TEP ja nicht nur an drei Schrauben gedreht, sondern gleich den ganzen Werkzeugkasten neu zusammengestellt.

Wiebke Bonow Ich wünsche mir, dass die Umsetzung mit demselben Elan vorangetrieben wird, mit dem wir in den vergangenen zwei Jahren auch den Prozess bestritten haben. Jetzt geht die Arbeit noch einmal richtig los!

Elke Schuh Dazu brauchen wir klare Beschlüsse aus der Politik. Wir wünschen uns deswegen ein klares politisches Bekenntnis zur Finanzierung des neuen SH-Tarifs ...

Clara Döge ... und dass auch in der Umsetzung weiterhin alle an einem Strang ziehen.

Alle an Bord!

An der Entwicklung des neuen SH-Tarifs waren **zahlreiche Akteure** in den organisierten Gremien beteiligt. Im Laufe des Prozesses fanden

39

Projektgruppen-Sitzungen,

23

Arbeitskreis-Sitzungen,

und

9

Lenkungskreis-Sitzungen,

statt.

Für unsere **Stakeholderanalyse** haben wir mit

63

Vertreter*innen aller

Interessengruppen rund

um den Nahverkehr in

Schleswig-Holstein

diskutiert.



In der Analyse haben wir

6

Diskussionsrunden mit

Stakeholdern,

5

Fokusgruppen mit

Gelegenheitsfahrer*innen

und

4

Panelbefragungen

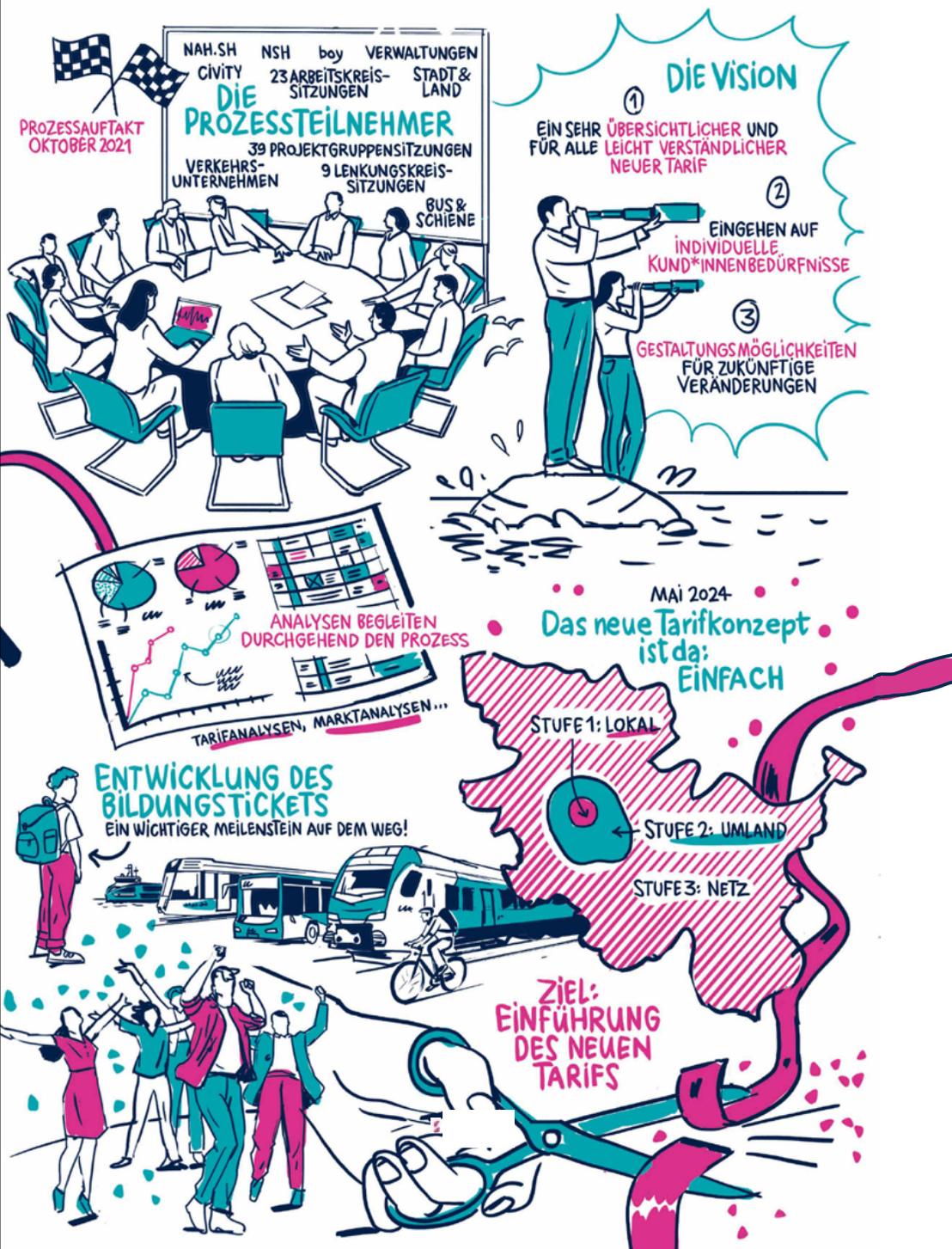
mit unseren heutigen

Fahrgästen durchgeführt.

Gemeinsam zum Ziel

Unser Tarifentwicklungsprozess

Mit einem komplexen Tarifsystem sind wir Ende 2021 in den Prozess gestartet. Unser Ziel: Ein neuer einfacher Tarif, der die Mobilitätswende voranbringt. Begleitet von Analysen, motiviert durch den großen Gestaltungswillen in der Politik und vorangetrieben vom unermüdlichen Engagement aller Prozessbeteiligten haben wir uns auch von unerwarteten Ereignissen nicht vom Weg abbringen lassen. Mit einem einfach guten Tarif im Nahverkehr machen wir den Umstieg vom Auto auf Bahn und Bus künftig noch attraktiver.



Der neue Tarif: Einfach für alle

Der neue SH-Tarif

Im Überblick

Mit dem neuen SH-Tarif orientieren wir uns in aller erster Linie an unseren Zielgruppen - die möchte unkompliziert an ein Ticket kommen, welches das beste und günstigste für ihre Fahrbedürfnisse ist.

Für die Kund*innen ist es künftig einfach, das passende Ticket auszuwählen, und die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe profitieren von einfachen Vertriebs- und Kontrollvorgängen in Bahn und Bus. Die Tickets können per Smartphone z. B. über die NAH.SH App sowie am Automaten und mit persönlicher Beratung in den Servicestellen erworben werden. Kinder unter 6 Jahren fahren kostenlos mit.



3

Sowohl bei der **Einzelkarte** als auch bei der **Tageskarte** gibt es nur noch **drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz.**



Bartarif. Der Bartarif ist der Tarif für alle, die nur gelegentlich Bahn und Bus nutzen. Er umfasst die Produkte, die für maximal einen Tag gelten. Sowohl bei der Einzelkarte als auch bei der Tageskarte gibt es nur noch drei Preisstufen: Lokal, Umland und Netz. Der Netz-Tarif gilt in ganz Schleswig-Holstein und Hamburg.

Die Tageskarte wird künftig so gestaltet sein, dass sie sich schon für eine Hin- und Rückfahrt lohnt. Außerdem kann man bis zu vier Mitfahrer*innen dazubuchen. Daher ist auch z. B. eine Familie mit der Tageskarte künftig günstiger unterwegs als mit Einzelkarten für die Hin- und Rückfahrt. Die

bisherigen Tickets für Gruppenfahrten, die Kleingruppenkarte und das Schleswig-Holstein-Ticket gehen in der neuen Tageskarte auf. Und im Netz kann man - wenn man mag zu fünf - alle Busse und Bahnen in Schleswig-Holstein und Hamburg nutzen.

Zeitkarten. Die Zeitkarten sind die passende Wahl für Vielfahrer*innen. Flaggship-Produkt ist das Deutschlandticket.

Wer nur in seiner Stadt oder Gemeinde unterwegs ist, fährt günstiger: Hier bieten wir eine lokale Monatskarte und ein lokales Abo an. Der Preis richtet sich nach dem verkehrlichen Angebot vor Ort.

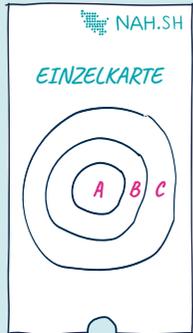
Schüler*innen in Schleswig-Holstein sparen nochmals kräftig: Sie erhalten ihr Deutschlandticket zum Vorzugspreis: Deutschland-Schulticket.

Auf einen Blick

Immer das richtige Ticket ...

... für Gelegenheitstouren

von A nach B nach C
(für eine Fahrt)



Optionen

- + 1.-Klasse-Upgrade
- + Mitnahme-Upgrade bei der Tageskarte (Mitfahrer*innen vergünstigt zubuchen)
- + Fahrradmitnahme
- + Ermäßigung (Kind)

A B C

Einfach und eindeutig

von A nach B nach C
(einen Tag lang)



Loht sich schon für Hin- und Rückfahrt

... für Vielfahrer*innen

Deutschlandticket
(deutschlandweit)



Optionen

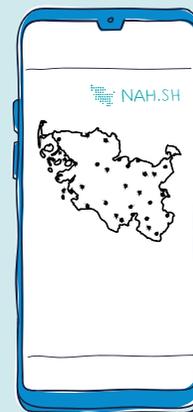
- + 1.-Klasse-Upgrade
- + Mitnahme weiterer Personen am Wochenende

deutschlandweit

- + Deutschland-Jobticket
- + Deutschland-Jobticket für Freiwilligendienstleistende
- + Deutschland-Semesterticket
- + Deutschland-Schulticket
- + Deutschland-Sozialticket
- + lokales Jobticket

Einfach und jederzeit flexibel unterwegs

lokale Monatskarte/
lokales Abonnement
(für eine Stadt/einen Ort)



Regelungen für Menschen mit (Schwer-) Behinderungen bleiben bestehen.

Das lohnt sich für Freunde und Familie: Mit der neuen Tageskarte fahren bis zu fünf Personen **besonders günstig** Bus und Bahn.

ganz neue Tarifsystematik erarbeitet. Der TEP gibt ein Zielbild für die zukünftige Tarifentwicklung und zeigt Maßnahmen auf, mit denen das Zielbild erreicht werden kann. Das Produktsortiment und die Preisstruktur für den zukünftigen Tarif werden festgelegt.

zierungsinstrument. Die konkreten Preise stehen daher zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Sie werden erst im Feinschliff im Zuge der Umsetzungsphase festgelegt.

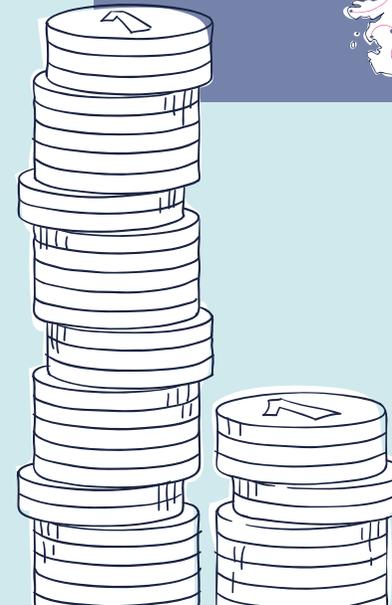
Der TEP ist jedoch kein Finan-



Die preisliche Ausgestaltung des Lokaltarifs wird von den Städten und Gemeinden vor Ort festgelegt und kann sich zum Beispiel je nach lokalem ÖPNV-Angebot unterscheiden.



Kinder unter 6 Jahren können kostenlos mitgenommen werden. Die Mitnahmeregelungen für Hunde und Fahrräder werden im Feinschliff geklärt

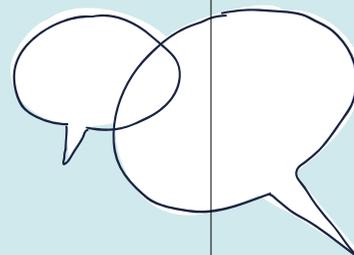


Tschüss Tarifdschungel ...

**Vielfalt ist gut - am Fahrkartenautomaten
kann sie aber schnell zu Unsicherheit führen.**

Der bisherige SH-Tarif muss den bundesweiten Vergleich nicht scheuen. Er bietet **zahlreiche Möglichkeiten**.

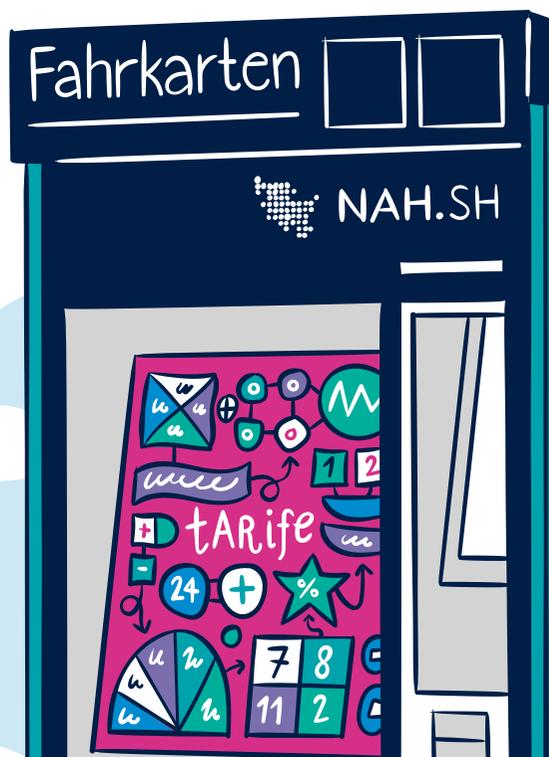
Er fordert aber auch etliche **Entscheidungen**. Künftig wollen wir es unseren Kund*innen **einfacher machen** ...



... hallo einfach!

... mit **drei Preisstufen** und wenigen übersichtlichen Angeboten für alle Gelegenheiten.

Damit alle Kund*innen **schnell, einfach und ohne Umwege ans Ziel** kommen. Und das schon beim **Fahrkartenkauf**.



Nächste Station: die Umsetzung

Stimmen aus dem Lenkungskreis

Mit dem Fazit und den Wünschen für die Umsetzung von den Mitgliedern des Lenkungskreises nehmen wir nochmal Fahrt auf.

„Dank der über zweijährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit aller Akteure, sowohl auf Verkehrsunternehmensseite, als auch auf Seiten der Kommunen und des Landes, ist es gelungen, ein tolles Konzept auf die Beine zu stellen, welches die Nutzung des ÖPNV in Schleswig-Holstein zukünftig noch intuitiver und einfacher für die Kundinnen und Kunden gestalten wird.“

Björn-Olaf Maas
Mitarbeiter im Referat Öffentlicher Personennahverkehr, Eisenbahnen im Verkehrsministerium

„Neue Zeiten erfordern ein neues Mobilitätsverhalten. Das Deutschlandticket hat den Weg vorgegeben für eine einfache und preisgünstige Nutzung von Bus und Bahn. Der Schleswig-Holstein-Tarif zieht mit. Das neue Tarifkonzept macht es für alle einfacher, in den Nahverkehr einzusteigen, auch ohne Deutschlandticket. Auch wenn hinter den Kulissen noch viel zu tun bleibt, erleichtert der neue SH-Tarif künftig den Kauf der Fahrkarte, die am besten zur eigenen Mobilität passt.“

René Reimers
Geschäftsführung Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH

„Tarife sind immer ein Ärgernis und eine Hürde für Fahrgäste, die eigentlich einfach nur Bahn und Bus fahren wollen. Durch den TEP wird es uns gelingen, es den Menschen so einfach wie möglich zu machen. Das ist ein Riesenerfolg - und es ist überfällig.“

Dennis Fiedel
Bereichleitung Fahrgastmarkt NAH.SH

„Die jetzt vorliegende deutliche Strukturänderung und Vereinfachung für den SH-Tarif mit nur noch wenigen Preisstufen stellt eine **signifikante Verbesserung für den Tarif und die Tarifakzeptanz** beim Fahrgast dar. Sie ermöglicht damit eine weitere **deutliche Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV**. Um Preishärten bei einzelnen Fahrgastgruppen zu vermeiden sowie den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern eine Umsetzung zu ermöglichen, ist aber auch eine **vollumfängliche Finanzierung der Erlösreduzierungen durch das Land** sicherzustellen.“

Friedrich Scheffer
Geschäftsführer Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH

„Es war **beeindruckend** zu sehen, wie gut man zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, NAH.SH und NSH in diesem Land **zusammenarbeiten** kann, wenn es drauf ankommt. Auch so etwas wie das unerwartet in den Prozess hereinbrechende Deutschlandticket konnte uns nicht stoppen, sondern **hat uns eher bestärkt, unseren Plan zu Ende zu bringen**. Am Ende war es dann wirklich eine **Revolution** statt einer Evolution!“

Wiebke Bonow
Eigenbetrieb Beteiligung, Leitung ÖPNV

„Mit dem Tarifentwicklungsplan wurde erstmals für den gemeinsamen Verbundtarif eine **zukunftsorientierte Tarifstrategie** entwickelt, die uns als **Wegweiser und Richtlinie für die gemeinsame Weiterentwicklung der tariflich-fachlichen Ziele** dient. Insbesondere das deutlich **einfachere und attraktivere Tarifgefüge** bietet Kund*innen in der neuen Realität mit dem Deutschlandticket **sinnvolle ergänzende Tarifprodukte** für die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse.“

Malte Nevermann
Kreis Rendsburg-Eckernförde, Fachdienst Regionalentwicklung und Mobilität

Was machen andere und so geht es weiter

Blick in die Branche

Die Nachbarn

Mit unserer komplett neuen Tarifsystematik sind wir in der bundesweiten Nahverkehrs-Landschaft erneut Pioniere.

Das hat auch der Austausch auf Fachkonferenzen sowie bei der Vorstellung des TEP-Prozesses und der Arbeitsstände für den zukünftigen Landes- und Verbundtarif gezeigt. **Die positiven Rückmeldungen und Interessensbekundungen** bestätigen uns zudem, dass wir den richtigen Weg gewählt haben.

Um die Tarifgrenze zwischen **Schleswig-Holstein und Hamburg** künftig für unsere Kund*innen kaum noch spürbar zu machen, stehen wir **regelmäßig in direktem Austausch mit dem hvv**. Zudem bietet der neue **einfachere Bartarif** die Chance, die **tarifliche Kooperation mit Nachbarländern** weiterzuentwickeln, z. B. Dänemark.



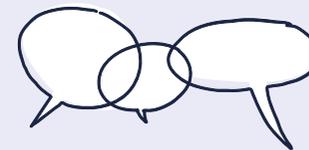
Die nächsten Stationen

Ergebnis unseres TEP ist ein **fachlich auf allen Beteiligungsebenen abgestimmtes Tarifkonzept**.

Auch Vertreter*innen aus der Politik haben wir von Beginn an in den Prozess einbezogen. Das vorliegende Tarifkonzept ist jetzt Grundlage für die zukünftige **politische Entscheidung zur Umsetzung**. Im Zusammenhang mit dieser Entscheidung erfolgt auch die **preisliche Ausgestaltung der einzelnen Angebote und Fahrkarten**. Nächste Station ist dann die **konkrete Umsetzung** in der u. a. die technischen Hintergrundsysteme und Abrechnungsregelungen angepasst werden.

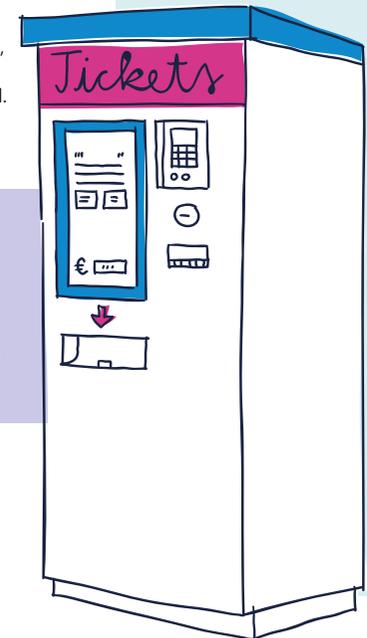


Es folgen **Schulungen für Mitarbeitende der Verkehrsunternehmen und weitere Schritte**. Um die gesamte Infrastruktur des Nahverkehrs für den Tarifwechsel fit zu machen, kommen auch **externe Dienstleister mit an Bord**.



Einzelne Maßnahmen aus dem TEP können bereits in den kommenden Monaten umgesetzt werden. Das gilt zum Beispiel für das **Deutschlandticket Schule**. Weitere Maßnahmen werden gebündelt umgesetzt. Dabei haben wir auch immer die **Absprachen mit dem hvv** im Blick, damit die Kund*innen die Tarifgrenze am Ende kaum noch bemerken.

So müssen für den neuen Tarif unter anderem die **landesweit aufgestellten Fahrkartenautomaten und die Buchung in den Ticket-Apps neu programmiert werden**.



Wer ist wer?

NSH Die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH ist zentraler Dienstleister für die Verkehrsunternehmen, die den SH-Tarif anwenden. Gesellschafter*innen sind fünf Bahn- und 25 Busunternehmen.

NAH.SH Die NAH.SH ist der Verbund der Aufgabenträger für den Bus- und den Schienenverkehr. Im Verbund NAH.SH wirken Kreise, kreisfreie Städte und Land zusammen, um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiterzuentwickeln.

Impressum

Herausgeber:

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

NAH.SH-Kundendialog

T. 0431.660 19 449

www.nah.sh

Konzept und Inhalte:

NAH.SH GmbH

civity Management
Consultants GmbH
& Co. KG (Teil von
Ramboll Management
Consulting)

boy | Strategie und
Kommunikation GmbH

Redaktion und

Gestaltung:

boy | Strategie und
Kommunikation GmbH
Düppelstraße 60
24105 Kiel
www.its-a-boy.de

Fotos:

XXXXXXXXXX

istockphoto

Alle Tarifinformationen

im Heft:

Stand März 2024

Auflage:

55.000

(FSC®-zertifiziertes
Papier)



Bei Fragen zum Tarifentwicklungsplan
melden Sie sich gerne bei

Clara Döge

T. 0431.660 19 80

E. clara.doege@nah.sh



NAH.SH
Der Nahverkehr